

ギリシャのトン数標準税制 —その内容と EU の視点—

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201604
日本海事センター 企画研究部
研究員 野村 撰雄

1. はじめに

ギリシャ船主が実質支配する船腹量(約 2.8 億 DWT。2014 年—2015 年 UNCTAD 統計)は、日本のそれ(約 2.3 億 DWT)を上回って世界一である。なぜギリシャでかくも海運業が発展したのかについて、歴史・地政学からは、古代ギリシャの時代より海上運送がエーゲ海の島々を結び、特に農業に適さない自然条件の島の生活を支えていた歴史があることや、アテネはペルシアの脅威を抑え込むためには海上支配が必要であるとして海事(海軍)の力を磨いていたこと(市民は毎年 8 か月間、操船術訓練を受けていたという。)などと説明される。

経営面に着目する立場からは、ギリシャの海運会社は小規模の同族経営が多いことから(2015 年統計では海運会社の 4 割は支配船が 2 隻以下)、意思決定が迅速であり、そのことが市況変化への機敏な対応を可能としていること、コスト最小化の観点から中古船を市況の底で購入することに傾注し、そのためのノウハウを体得していることなどが指摘される。

しかし、起源が古いことや一定のノウハウを有していたというだけでギリシャの海運業が現代にも通用するとは誰も思わないであろう。今は欧州連合(EU)諸国に代表されるように、主要海運国がトン数標準税制(以下「トン数税制」)、第二船籍制度及び船員税制の3つをあたかも1つのパッケージのように自国外航海運業のために整備して他国海運業と競わせる時代である。「スウェーデンはトン数税制も第二船籍制度も提供しなかったために同国商船隊が凋落した」(同国商船隊は 1960 年代に船腹量で世界の 2.9%を占めていたが今はわずか 0.4%)という理解は、EU 海事関係者には共通しており、積極的な海事産業支援策の必要性を疑いないものとしている(なお、スウェーデン政府は来年度からトン数税制を実施すべく準備中である。これについては別稿で論じたい)。

こうした観点から、本稿ではギリシャのトン数税制をとりあげる。EU 諸国に先だって導入された同税制は、これまで邦語文献ではさほど解説がないが、他の関連制度と相まって現在の同国海運業を強力に下支えしているものである。同税制は、折しも同国の財政危機のために EU など国際債権団から標的の一つとされ、その帰趨が注目されるため、同税制に対する EU の視点についても触れる。

2. 導入経緯

ギリシャのトン数税制は、当初は脱税を防ぐことを目的として 1939 年に導入された。現行税制の原型となるものが整備されたのは 1953 年のことであり、当時ロンドンやニューヨークを拠点としてパナマ籍やリベリア籍の船舶を運航していたギリシャ船主及び船舶を国内に取り戻し、海事産業の振興により雇用を増やすためであったと言われている。かねてギリシャ船主は、ピレウスやコンスタンティノープルを拠点としていたが、事業拡大を企図して 1810 年代よりロンドンに、また、1940 年代からはニューヨークにも進出し、海運業の基盤が海外に築かれていたからである。

ギリシャにおけるトン数税制の導入は、ギリシャが「欧州になる」(同国は 1981 年に欧州共同体 (EC) に加盟) よりも前のことであり、そもそも EC が発足する (1967 年) 前のものである。現在 EU が同税制を問題視していることに対し、ギリシャ国内ではちょうどこのような事実を論拠とした反論が聞こえる。

3. 対象船舶

同税制の対象となる船舶は、基本的にはギリシャ籍で海上航行可能な船舶 (旅客船や漁船を含む。) であって、海運事業に従事しているものである。

税法上の船舶の分類として、A 分類船舶 (3,000 総トン以上のバルクキャリアやタンカーなど、一般に外航船として用いられる船舶ほか) と B 分類船舶 (A 分類船舶以外の船舶) とがあり、さらに前者は登録年によって第 1 グループ (1975 年以降の登録) と第 2 グループ (同年以前の登録。今も数隻存在するという。) とに分けられる。この分類により税額 (後述 5 参照) が算出される。

2015 年 1 月 1 日より一部の EU/EEA 籍船 (ギリシャ船を除く。) も同税制の対象となっている。3,000 総トン以上で内航に従事する貨物船及び 500 総トン以下の外航旅客船は A 分類船舶と同様に、内航旅客船及び 500 総トン以下の船舶等は B 分類船舶と同様にそれぞれ税額が算出される。但し、当該船舶について船籍国でトン数税制相当のものが支払われている場合には、その支払額はギリシャのトン数税制における納税額より控除される。

対象船舶の所有者は、その居住地・国に関わりなく、トン数税制による納税義務を負う。対象船舶がギリシャ国内に支店を有する外国船舶管理会社によって管理されている場合には、当該国内支店は船舶所有者と連帯して同税の納税義務を負う。

EU は、同税制の対象船舶について、海上輸送に従事しているとは言えない船舶 (漁船、タグボートや浚渫船など) が排除されていないこと、及び EU/EEA 籍船の量的確保のための措置が組み込まれていないことを問題視している。

4. 対象所得

同税制は、船舶所有者にかかる唯一の税制として設けられている。「唯一」の意味は、選択適用（事業者の希望に応じて通常法人税に代えて所定の期間に適用される形式。他の EU 諸国で一般的。）ではないことであり、他の一切の税がかからないことである。対象船舶に起因する所得である限り、当該船舶についてはトン数税制がすべてである。

したがって、対象となる所得は、人や貨物の輸送、そのほか対象船舶を利用した事業から生じたすべての所得である。船舶売却益はもちろん、旅客船でのバーや床屋などに関する所得も含まれる。

EU は、同税制の対象所得に関し、海運事業者の本質的な所得（海上輸送にかかる所得）以外の所得が無制限に含まれることを問題視している。

5. 税額

ギリシャのトン数税制においては、船舶の総トン数を用いて支払い税額（年額）が計算される。純トン数ではなく総トン数を用いることと、みなし利益を算出するのではなく税額が直接定められていることが他の EU 諸国のトン数税制とは異なる特徴である。

A 分類船舶については、第 1・第 2 のグループ別に船齢に応じた単位総トン数当たりの税額（表 1 参照。米ドルによる設定。）と、5 つの総トン数区分による係数（表 2 参照）とが定められている。前者はこれまで 5 年ごとに改定されており、その度に増税されている。B 分類船舶の詳細については割愛するが、よりシンプルに 4 つの総トン数区分ごとに単位総トン数当たりの税額（内航船を想定しているためユーロによる設定。）が定められている。

【表 1:A 分類船舶の単位総トン数当たりの税額(単位:米ドル)】

船齢(年)	単位総トン数当たりの税額	
	第1グループ	第2グループ
0-4	1.399	1.399
5-9	2.508	2.508
10-19	2.455	2.112
20-29	2.323	1.980
30-	1.793	1.320

【表 2:A 分類船舶の総トン数区分による係数】

総トン数区分	係数
100総トン～10,000総トン	1.2
10,001総トン～20,000総トン	1.1
20,001総トン～40,000総トン	1.0
40,001総トン～80,000総トン	0.9
80,001総トン～	0.8

EU は、ギリシャのトン数税制の税額について、上記特徴のために単純比較はできないが、独自の試算により EU 諸国の税額(表 3 参照)を上回るレベルに設定されていると認めた。ギリシャのトン数税制に関して EU が肯定的に評価した数少ないポイントである。

【表 3:EU14 か国のトン数税制課税標準額一覧(単位:ユーロ)】

	オランダ	ドイツ	デンマーク	英国	スペイン	アイルランド	フィンランド	フランス	ベルギー	スロベニア	ポーランド	リトアニア	イタリア	スウェーデン
～1,000純トン	0.91	0.92	0.94	0.97	0.9	1.0	1.38	0.93	0.9	0.9	0.5	0.93	0.9	1.01
1,001純トン～10,000純トン	0.67	0.69	0.67	0.73	0.7	0.75	1.03	0.71	0.7	0.67	0.35	0.67	0.7	0.75
10,001純トン～25,000純トン	0.46	0.46	0.4	0.48	0.4	0.5	0.69	0.47	0.4	0.4	0.2	0.43	0.4	0.49
25,001純トン～40,000純トン	0.23	0.23	0.27	0.24	0.2	0.25	0.57	0.24	0.2	0.2	0.1	0.27	0.2	0.26
40,001純トン～50,000純トン	0.23	0.23	0.27	0.24	0.2	0.25	0.57	0.24	0.05	0.2	0.1	0.27	0.2	0.26
50,001純トン～	0.05	0.23	0.27	0.24	0.2	0.25	0.57	0.24	0.05	0.2	0.1	0.27	0.2	0.26

(EU 資料等に基づき筆者作成。ギリシャとは異なり、みなし利益を算出するための 1 日 100 純トン当たりの金額。未実施のスウェーデンについては筆者ヒアリング時点(2016 年 2 月)での同国財務省回答による。)

6. 支払いの減免等

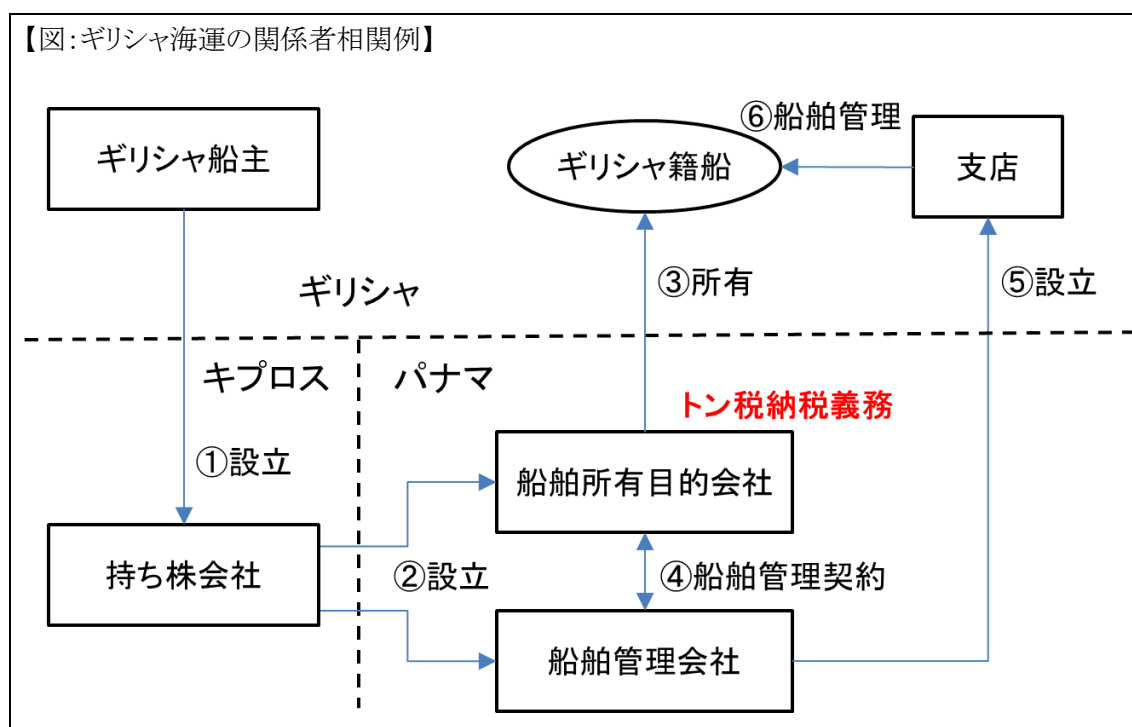
ギリシャのトン数税制には、多種多様な減免措置が用意されている。紙幅の都合からここには網羅できないが、例えば特定の船舶登録制度(下記 7(1)参照)下の船舶に対する減税や、係船に関する免税(A 分類船舶は連続して 2 か月間以上、B 分類船舶は連続して 20 日間以上の係船期

間がある場合には、当該係船期間が1年間に占める割合に応じて免税)などがある。

EU の視点からは、建造地又は修繕地をギリシャ国内に限定した免税措置(例えば、国内建造のギリシャ籍船のうち A 分類船舶は船齢が 6 年に至るまで、B 分類船舶は船齢が 12 年に至るまで免税。)は差別的であり、また、仮に当該差別的取り扱いがないとしても、免税は行き過ぎであるとしている。

7. トン数税制以外の優遇措置

ギリシャの外航海運界に普及している事業形態のひとつをまとめてみると(図参照)、ギリシャ船主は、持ち株会社のための優遇税制が存在するキプロスに持ち株会社を設立し(図①)、同社はパナマに船舶所有目的会社及び船舶管理会社を設立し(図②)、同船舶所有目的会社はギリシャ籍船を所有しつつ(図③)、同船舶管理会社との間で船舶管理契約を締結し(図④)、同船舶管理会社はギリシャ国内に支店を設立して(図⑤)当該船舶について船舶管理を実施する(図⑥)。



(現地ヒアリングに基づき筆者作成)

ここで活用されているのは、トン数税制に加え、(1)1953年に導入された船舶登録制度(外国人のうちギリシャ人が過半を所有するものに対して1,500総トン以上の船舶を登録することを認めている。当制度においては、トン数税制の減免や「最恵船待遇」(他の同等船舶への優遇措置がすべて適用される。)などの優遇措置が受けられる。また、当制度は、何らかに変更するには憲法改正を要するほどの法的安定性を有する。)、(2)1967年に導入された、外貨輸入義務(年間最低5

万米ドル)を果たすこと等を条件に、外国法人がギリシャ国内に支店を設けて船舶管理業など外航海運関連事業を無税で営むことを認める制度、(3)配当税及びキャピタルゲイン課税の免除(念のため繰り返せば、船舶所有者にはトン数税制が「唯一」である。)、である。

また、ギリシャには、(4)相続税の免除(外航船・内航船を問わず 1,500 総トン以上の船舶の場合)、(5)船員の所得税率の軽減等(通常は所得額に応じて 22%から 42%のところ、船舶職員は 15%、その他は 10%に軽減。また、船員は自動車取得にかかる輸入税及び付加価値税が 5 年に 1 台免除。)が存在する。

8. むすびに代えて

ギリシャ商船隊のうち国内(ピレウス)から運航支配されている割合は、トン数税制導入直後の 1958 年には 18%であったが、今では 67%に高まっている。そして、海運業は GDP の 7~8%に貢献し、19 万人以上の雇用をもたらしている(2012 年)とされる。一般にギリシャの経済危機は、国民が自らをより甘やかしてくれる政策・政権を選択し続けてきたことによるとの指摘が有力であるが、海運に関しては、他国より「甘やかす」政策を実施してギリシャ船主に国内回帰を選択させたことの経済的意義は大きいと言えよう。

しかし、そうした優遇税制は目下 EU から厳しい目にさらされている。財政危機の国家のために自主的に期限付きでトン数税制の倍額支払い(2014 年から 2016 年の間は、ギリシャの経済危機に対する海運業界の自主的な貢献として、A 分類船舶の所有者等は、トン数税制における税額と同じ額を追加的に支払う。)に合意しているギリシャ船主ではあるが、税制の見直しによって「強制的」、「無期限」の支払いが増えるようであれば国外に転出することを公言してはばからない(但しブラフに過ぎないとの見方も根強い。)。他方、ロンドン、香港、シンガポール、ドバイなど、海事拠点を自負する都市は、ギリシャ船主の誘致競争を繰り広げているという。今後ギリシャ政府はトン数税制など優遇政策を変更するか否か、変更するならばギリシャ船主はどのような対応を見せるのか、そのとき世界の海運動向にどのような影響が生じるか、注目される。

(了)